

GEGEN DEN FEIND

Die Junkers Ju 88, das vielbewährte deutsche Kampfflugzeug, auf einem Angriffsflug gegen Nachschubkolonnen des Gegners

PK-Aufn. Kriegsberichter Dr. Pet_rill

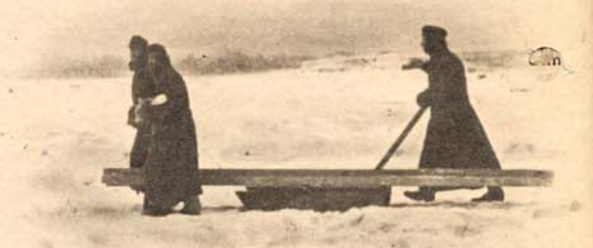


Die kurze Zeit der Dämmerung muß ausgenutzt werden. Mit Schi und Stöcken „bewaffnet", die in diesem unwirtlichen Frontabschnitt zur Bordnotausrüstung gehören, begibt sich eine Besatzung zum startbereiten Flugzeug



Bis 40 Grad unter Null zeigt das Thermometer an. Da heißt es sich warm einpacken, um beim Flug den körperlichen Strapazen gewachsen zu sein

Sind unsere Flieger schon an den anderen Abschnitten der Ostfront den schwersten Anforderungen ausgesetzt, so steigern sich die Schwierigkeiten hoch oben im Norden unter dem Einfluß des Polarwinters bis an die Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit. Denn zu den niedrigen Temperaturen kommt noch die trostlose Eintönigkeit der Polarnacht, die nur in wenigen Mittagsstunden von einer dämmerigen Helle unterbrochen wird. Trotzdem steht auch hier die Luftwaffe unbeirrt auf ihrem Posten



Im Dämmerlicht des

Auf einem Feldflugplatz im hohen Norden





Rechts: Hat die Polarnacht der Mittagsdämmerung Platz gemacht, beginnt sofort die Arbeit des Bodenpersonals mit der Säuberung der Maschinen von Schnee und Eis. Mit Hilfe von



Flugzeugführer und Beobachter auf dem Weg von der Befehlsstelle zum Startplatz. Die geheizte Winterkombination erleichtert bei der grimmigen Kälte den strengen Frontdienst

Polarwinters

PK Bildbericht von Kriegsberichter Speck (Sch 6, Atl 3)



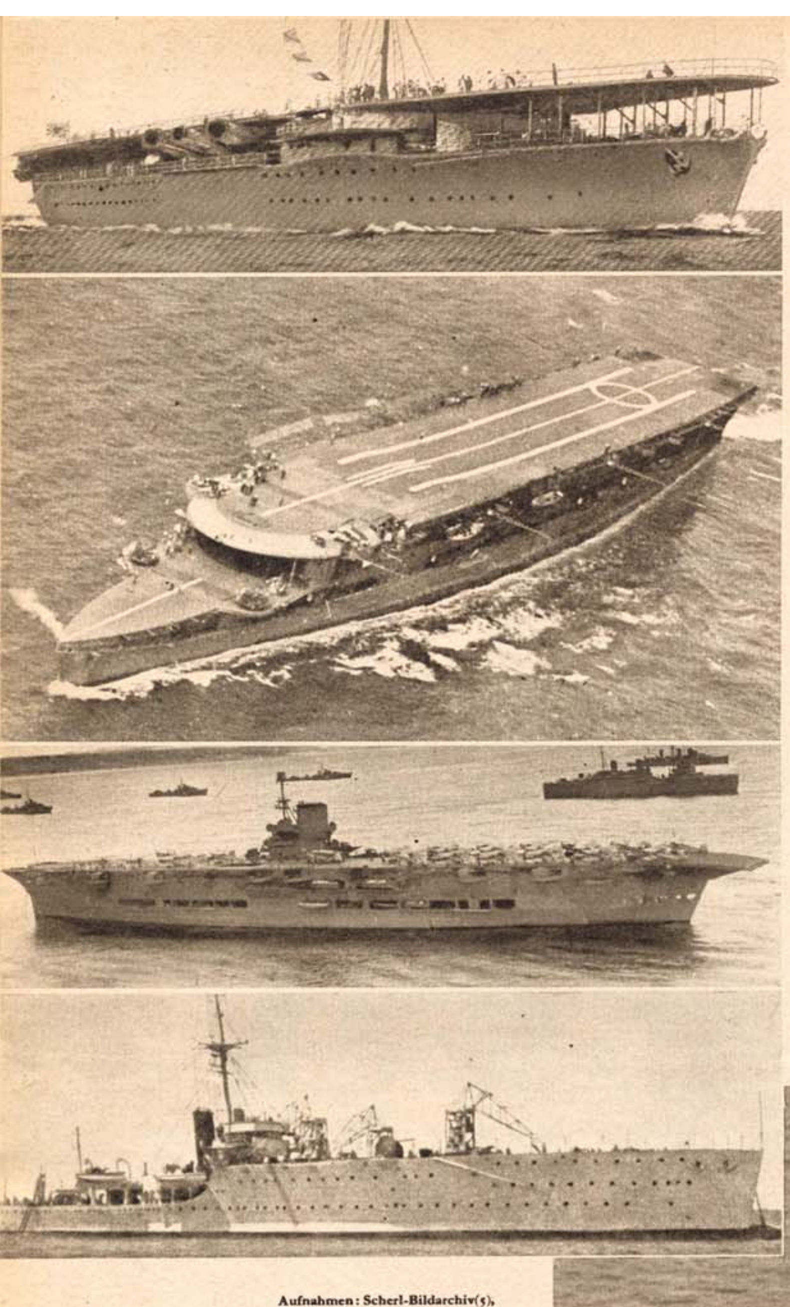
Ein leuchtend heller Streifen am Horizont, das ist alles, was man nördlich des Polarkreises im Winter von der Sonne sieht. Man ahnt sozusagen nur den Tag. Selbstverständlich tragen auch die Männer vom Bodenpersonal, die hier eine vom Feindflug zurückgekehrte Maschine überprüfen, Jacken und Mützen aus Pelz



Eine Nahaufklärerstaffel hat den Einsatzbefehl erhalten. Während die Motoren warmlaufen, besprechen die Staffelführer noch einmal genau den Plan ihres bevorstehenden Fluges



Wütend tobt oft der Schneesturm über den Feldflugplatz. Die Flugzeuge müssen daher — in diesem Fall behelfsmäßig durch Munitionskästen — besonders gesichert werden



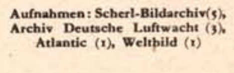
FLUGZEUG

Oben: Der japanische Flugzeugträger „Hosho", ein Vertreter des Glattdeck-Typs. Man sieht auf dem Bild sehr gut die Anordnung der drei Schornsteine in der Mitte des Schiffes unter dem Flugdeck

Der englische Flugzeugträger „Furious", der schon im Weltkrieg aus dem Umbau eines großen Kreuzers entstand und 1925 erneut umgebaut wurde. Er ist ebenfalls ein Vertreter des Glattdeck-Typs. Auf dem Bild ist der Rauchofen am Bug des Schiffes gut zu sehen. Der Rauch zieht, da das Schiff im Augenblick der Aufnahme nicht gegen den Wind, sondern quer zu dem von Backbord kommenden Wind fährt, nach Steuerbord ab

Der englische Flugzeugträger „Ark Royal", der unlängst durch ein deutsches U-Boot im Mittelmeer versenkt wurde. — Und darunter das englische Flugzeugmutterschiff „Albatros", 4800 t, das in der Lage ist, 9 Schwimmerflugzeuge oder Flugboote zu befördern

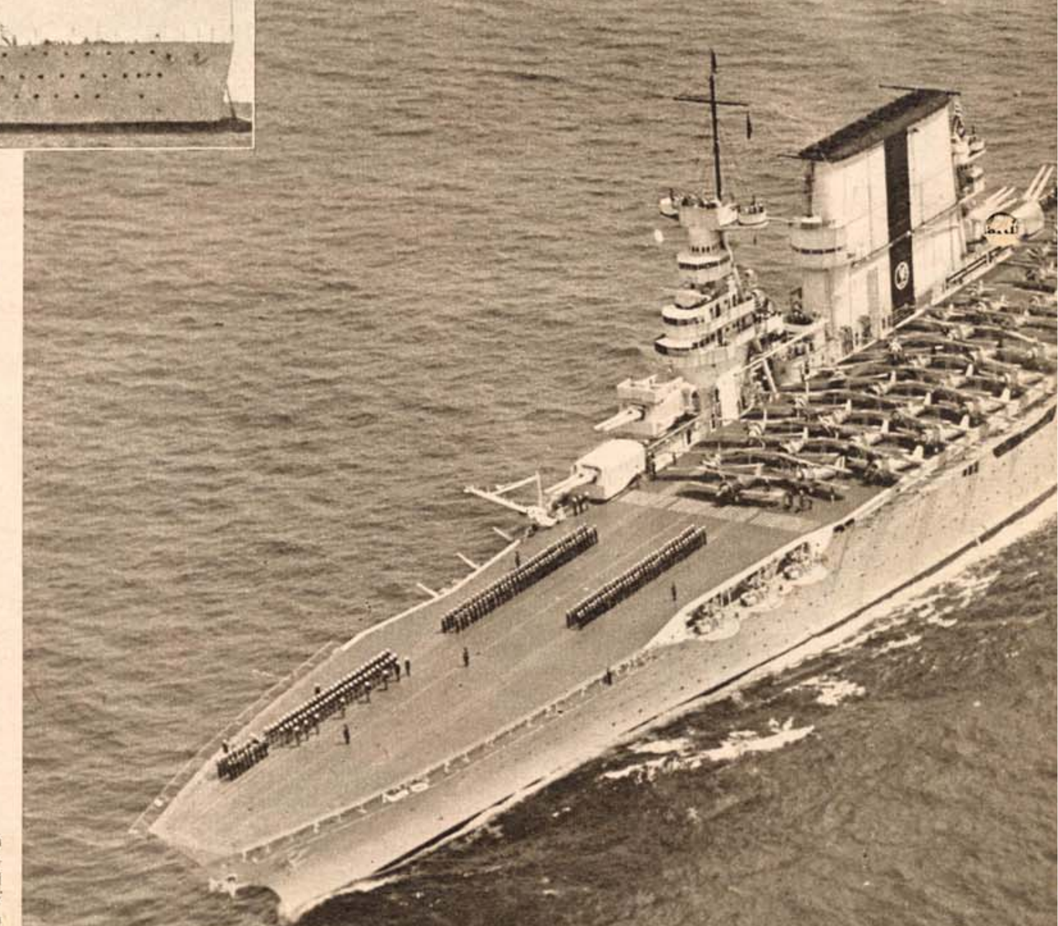
Bei allen neuzeitlichen Flotten führen Schlachtschiffe und Kreuzer Bordflugzeuge mit sich. Die Zahl dieser Bordflugzeuge schwankt bei den einzelnen Schiffsgattungen zwischen 1 und 6 Stück. Es handelt sich dabei durchweg um Aufklärungsflugzeuge, die die Aufgabe haben, den Seeraum zum Schutze ihres Schiffes oder des Verbandes zu überwachen. Diese Flugzeuge sind Ein- oder Zweischwimmer-Seeflugzeuge, die mittels Schleuderanlage (Katapult) gestartet werden und nach vollendeter Aufgabe neben dem Schiff auf See landen und dann bei stilliegendem Schiff mittels Kran oder Ladebaum wieder an Bord genommen werden. Englische Schlachtschiffe führen auch häufig an Stelle dieser Schwimmerflugzeuge Amphibien-Flugboote (Wasser-Landflugboote) mit sich. Der Start erfolgt auch hier mittels Katapult, die Landung und Anbordnahme auf gleiche Art wie bei den Schwimmerflugzeugen. In der Nähe des Festlandes besitzen jedoch diese Amphibien den Vorteil, daß sie mit ihrem niederklappbaren Radfahrgestell auf einem Landflughafen landen und von dort aus wieder zu ihrem zugehörigen Schiff zurückkehren können. Diese Schlachtschiffe und Kreuzer mit Bordflugzeugen werden **nicht** als **Flugzeugschiffe** bezeichnet, da ihre Bordflugzeuge nur eine zusätzliche Ausrüstung darstellen. Dagegen versteht man unter Flugzeugschiffen alle Schiffe, die als Hauptwaffe Flugzeuge mit sich führen. Man unterscheidet in der Theorie vier Typen von Flugzeugschiffen, den Flugzeugträger, das Flugzeugmutterschiff, den Flugdeckkreuzer und den Flugzeugkreuzer. Praktisch in Erscheinung getreten sind bis heute nur der Flugzeugträger und das Flugzeugmutterschiff, wobei dem Flugzeugträger die weitaus größte Bedeutung zukommt. Kennzeichnend für den **Flugzeugträger** ist seine Fluganlage, die aus einem Flugdeck besteht, das sich über die gesamte Länge und Breite des Schiffes erstreckt.



Aufnahmen: Scherl-Bilderdienst(5), Archiv Deutsche Luftwacht (3), Atlantic (1), Weltbild (1)



Der amerikanische Flugzeugträger „Yorktown" vom Inseltyp. Man beachte den aus etwa 30 cm breiten Planken mit etwa 25 cm breiten Zwischenräumen bestehenden hochgeklappten Windschutzschirm auf dem vorderen Teil des Flugdecks



Rechts: Der amerikanische Flugzeugträger „Saratoga", ein Schwesterschiff des von den Japanern torpedierten Flugzeugträgers „Lexington", gehört ebenfalls zum Inseltyp. Die Insel und die Anordnung der Geschütze an Steuerbordseite sind auf dem Bild sehr gut zu erkennen. Bei den Flugzeugen auf dem Deck handelt es sich um eine Paradestellung, nicht um eine Aufstellung für den Flugbetrieb

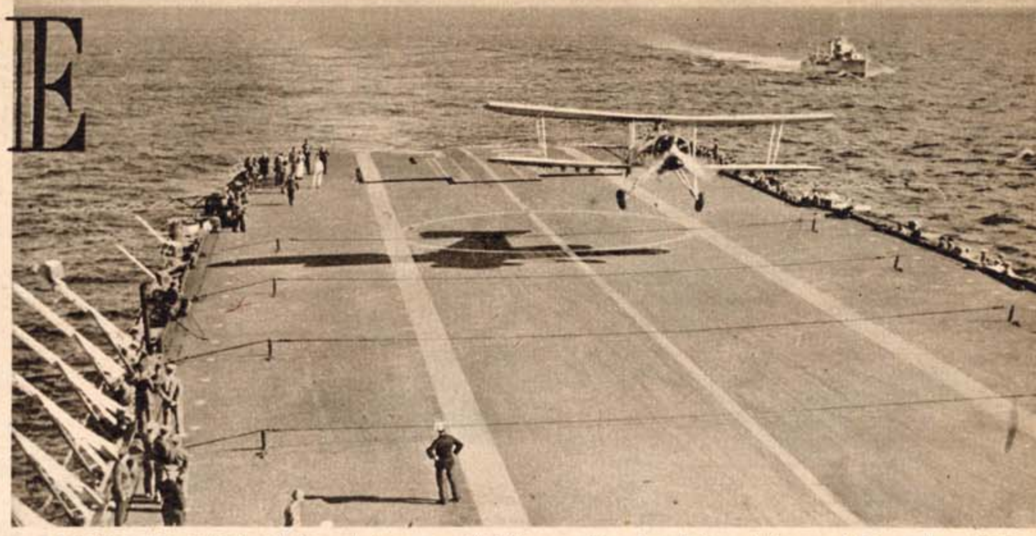
-SCHIFFE

Dieses Flugdeck besteht meist aus Teakholz, bei den englischen Flugzeugträgern jedoch aus Eisen. Entweder besitzt der Flugzeugträger überhaupt keinerlei Aufbauten oder es ist an der Steuerbordseite unmittelbar an der Bordwand ein Aufbau vorhanden, in dem Schornstein, Kommandobrücke, Artillerie-, Flak- und Flugleitstände in einem Block untergebracht sind. Im ersteren Falle spricht man vom Glattdecktyp, im letzteren vom Inseltyp. In neuerer Zeit hat sich der Inseltyp mehr und mehr durchgesetzt. Die Führung des Schiffes, Feuer- und Flugleitung sind von dem inselartigen Aufbau besser durchzuführen als beim Glattdecktyp, auch die Abführung der austretenden Gase der Kesselanlage mittels seitlich angeordneten Schornsteins bietet beim Inseltyp keinerlei Schwierigkeiten, während beim Glattdecktyp komplizierte Rauchleitungen innerhalb der Hallen notwendig sind, um diese Abgase der Kesselanlage ins Freie zu führen.

Der Flugzeugträger führt Radflugzeuge mit sich, die sowohl bei stehendem als auch bei fahrendem Schiff vom Flugdeck starten und auf ihm wieder landen können. Zum Einsatz von Flugzeugträgern aus gelangen sogenannte Mehrzweckeflugzeuge, die als Aufklärungsflugzeuge, als Kampfflugzeuge und vor allem als Torpedoflugzeuge verwendet werden können. Weiterhin werden fast durchweg neben diesen für Offensivhandlungen vorgesehenen Flugzeugen noch zum Schutz des Flugzeugträgers selbst oder des Schiffsverbandes, in dem er fährt, Jagdflugzeuge, und zwar entweder Jagdeinsitzer oder Jagdzweisitzer mitgeführt.

Die Länge des Flugdecks muß so groß sein, daß die vollbeladenen Mehrzweckeflugzeuge einwandfrei bei mit voller Kraft fahrendem Schiff und bei Windstille starten können. Sie beträgt deshalb bei neuzeitlichen Flugzeugträgern zwischen 200 und 250 m, bei den beiden größten Flugzeugträgern, den amerikanischen





Landung eines englischen Mehrzweckeflugzeuges (Aufklärungs-, Kampf- und Torpedoflugzeuges) Fairey „Swordfish" auf dem Flugdeck eines englischen Flugzeugträgers. Vier der im Text geschilderten Bremsseile sind auf dem Bild gut zu erkennen

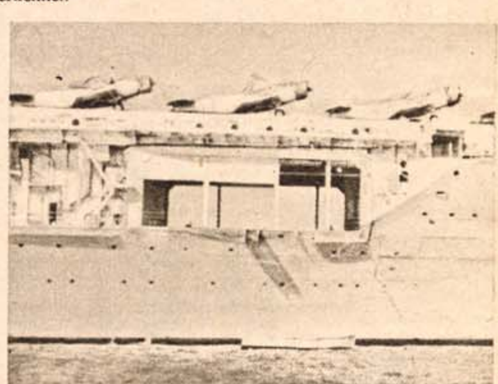
„Lexington" und „Saratoga" sogar 271 m. Die Breite der Flugdecke schwankt zwischen 24 und 34 m. Durch die Geschwindigkeit des Schiffes selbst wird ein Fahrwind erzeugt, der als Gegenwind wirkt und sowohl den Start als auch den Auslauf bei der Landung wesentlich verkürzt. Manche Flugzeugträger besitzen neben dem Flugdeck noch zusätzlich Schleuderstart- (Katapult-) Anlagen, um auch bei völliger Windstille und stilliegendem Schiff einen Start schleuderfähiger Trägerflugzeuge zu ermöglichen.

Alle Flugzeugträger verfügen über eine hohe Geschwindigkeit, die von 25 bis 34 Knoten beträgt (1 Knoten = 1 Seemeile = 1852 m je Stunde). Man kann also im Durchschnitt 30 Knoten = 55,6 km/st als Geschwindigkeit neuzeitlicher Flugzeugträger annehmen. Bei dieser Geschwindigkeit entspricht also der Fahrtwind einem Gegenwind von rund 55 km/st. Zu dieser reinen Eigengeschwindigkeit kommt, falls nicht völlige Windstille herrscht, noch die Windgeschwindigkeit dazu. Um einen einwandfreien Flugbetrieb mit Start und Landung zu ermöglichen, ist es aber nötig, daß der Flugzeugträger genau in den Wind läuft, da bei Seitenwind ein einwandfreier Start und vor allem eine sichere Landung bei der verhältnismäßig geringen Breite des Flugdecks nicht durchzuführen ist. Um der Schiffsführung das genaue Gegen-den-Wind-Fahren zu erleichtern, ist am Bug des Schiffes ein Rauchofen angebracht, und das Schiff muß so gesteuert werden, daß die Rauchfahne genau mit der Längsachse des Flugzeugträgers übereinstimmt.

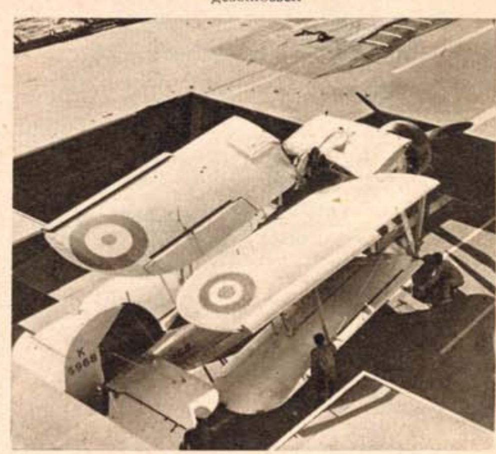
Der Start von einem Flugzeugträger aus, vor allem bei einer raschen Fahrt gegen den Wind, ist für einen guten Flugzeugführer ganz einfach durchzuführen. Dagegen bietet die Landung verschiedene Schwierigkeiten. Das Flugdeck liegt in jedem Falle ganz beträchtlich hoch über dem Meeresspiegel (10 bis 18 m), dazu muß bei entsprechendem Seegang auch noch mit Stampf- und Schlingerbewegung des Schiffes gerechnet werden, so daß der Flugzeugführer eines Trägerflugzeuges unbedingt in der Lage sein muß, einwandfrei Ziellandungen auf kleinstem Raum vornehmen zu können.

Um den Auslauf des Flugzeuges möglichst kurz zu halten, sind auf dem Flugdeck Bremseinrichtungen vorgesehen. Als solche werden quer über das Deck gespannte Seile verwendet, die vom Flugzeug mittels eines Hakens gefaßt werden. Diese Seile sind in einer

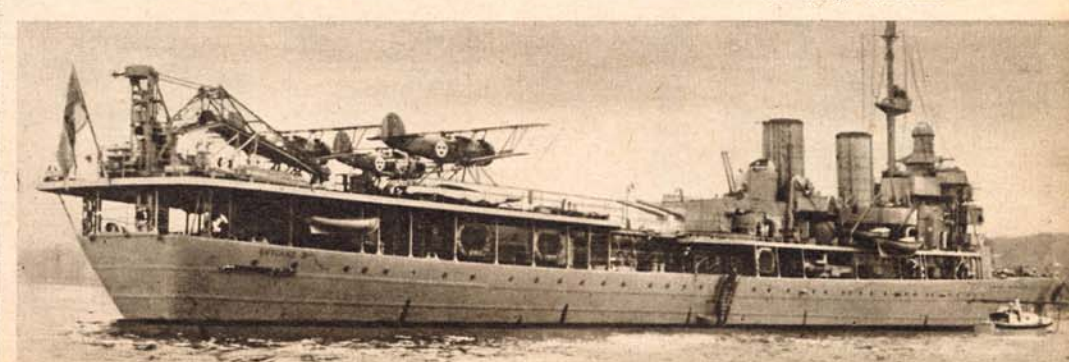
Fortsetzung auf Seite 61



Ein Teil des Vorschiffs des amerikanischen Flugzeugträgers „Enterprise". Auf dem Flugdeck Sturzkampfflugzeuge des Musters Vought Sikorsky SB2U-3. Das eine Hallentor ist durch einen Rollvorhang zu einem Drittel geschlossen



Ein Mehrzweckeflugzeug (Aufklärungs-, Kampf- und Torpedoflugzeug) Fairey „Swordfish" wird mit dem Fahrstuhl an Deck des in der Zwischenzeit versenkten englischen Flugzeugträgers „Glorious" gebracht. — Unten: Der schwedische Flugzeugträger „Gotland"



Das „Gibraltar

Rechts: Blick auf eine Bucht von Singapur, die mit malaiischen und chinesischen Hausbooten bedeckt ist. Diese „Sampans" sind die ständige Wohnung zahlreicher Eingeborener, deren Kinder die Luxusautos der reichen englischen und amerikanischen Kaufherren bestaunen

Oben: Drei Bombenflugzeuge der Luftbasis von Singapur — in friedlicheren Tagen, als der Luftraum Ostasiens noch nicht von den „Adlern Japans" beherrscht wurde

Aufnahmen: Auslands-Foto Schröder

Unten: Lagebesprechung auf Fort Canning. Die zuversichtlich strahlenden Gesichter dieser britischen Marine- und Fliegeroffiziere lassen noch nichts von der ernsten Zukunft ahnen

Eine Granate wird zu einer der zahlreichen Fernkampfbatteriestellungen befördert, die im Ernstfall u. a. die 700 m langen Piers, die ober- und unterirdischen Heizöllager, die Funkstationen und die Trinkwasserdepots schützen sollen



Einhängung von Bomben auf dem Flugplatz Punggol, nicht weit von der Meerenge von Johore. Die britischen Luftstreitkräfte hielten sich für stark genug, Singapur gemeinsam mit der Flotte zu schützen



des Ostens"

Singapur – in friedlicheren Tagen

In beispiellosem Siegeszug sind die japanischen Regimenter über die malaiische Halbinsel bis vor die Tore Singapurs gestürmt. Aber dieses moderne Bollwerk, das den japanischen Truppen den Weg nach Indien und dem niederländischen Kolonialbesitz versperren sollte, ist inzwischen seiner hauptsächlichen Bestimmung beraubt worden, denn als Ausgangspunkt einer englisch-amerikanischen Offensive ist das „Gibraltar des Ostens" nach den Erfolgen der Japaner ausgefallen. Unsere Aufnahmen zeigen Singapur vor Beginn der kriegerischen Auseinandersetzungen, als sich die Briten noch im Glanz ihrer Herrschaft sicher glaubten





Diese theatralische Szene zeigt den Herrscher von Negri Sembilan, eines der vier Staaten Malayas. Der England ergebene Vasallenfürst besichtigt eine Ehrengarde der Marineschüler von Singapur. — Bild links: Indische Truppen Angehörige des berühmten Punjab-Regimentes, auf der Fahrt ins Manövergelände. Noch kennen sie nicht ihr Schicksal, das sie bald zwingen wird, für England die Kastanien aus dem Feuer zu holen. — Unteres Bild: Schützen einer Maschinengewehrabteilung, die zum größten Teil aus malaiischen Eingeborenen zusammengesetzt ist. Auch bei der Verteidigung Singapurs ist England seiner alten Devise treu geblieben, die farbigen Hilfsvölker in die erste Feuerlinie zu schicken







Kampf... SING...

Pausenlose Luftangriff...

„Die Schlacht um Malaya is
Singapur. Wir befinden u
diesen Worten hat der britis
Ernst der Lage richtig gekennze
Bomberverbände die Empire-F
ungeheuren Kostenaufwand erric
den Schlag der japanischen Lan
Die Briten kämpfen einen aus
Malaya zerschlagen ist und e
Flugplätzen aus der Verteidigun
kann. Die Tage des britischen Lö
Wort Singapur zu deutsch heißt
zweifelter, bis ins Letzte gehende
nichts

PK Zeichnunge

Während ganze Schwärme von japanischen Kampfmaschinen nach Singapur vorstoßen, durchqueren Landtruppen, das siegreiche Banner der aufgehenden Sonne vorantragend, einen der unzähligen verschlammten Flußläufe, die für die Briten naturgegebene Verteidigungslinien hätten sein können. Japanische Berichterstatter schildern immer wieder die unsäglichen Strapazen, die Nippons Soldaten bei ihrem ungestümen Vormarsch zu ertragen hatten. Aber trotz tropischer Hitze, verseuchter Sumpfgebiete, undurchdringlicher Dschungeln und der Gefahren des Urwaldes legten die japanischen Truppen Tagesmärsche bis zu vierzig Kilometer zurück. Ihr Kampfruf „Tenno Heika Banzai!“ („Du selbst bist nichts! Alles für den Kaiser!“) spornte ihre oft der Erschöpfung nahen Kräfte immer wieder von neuem an

Großangriff auf Singapur! „Tag und Nacht, mit nur wenigen Unterbrechungen, liegt das monotone Orgeln der japanischen Kampfflugzeuge über den Dächern von Singapur. Das wütende Bellen der Flakartillerie mischt sich mit den ohrenbetäubenden Explosionen der Bomben. Der Flammenschein der Großbrände spiegelt sich im Wasser, und hilflos muß man zusehen, wie Millionenwerte der Vernichtung entgegengehen“, kabelte ein englischer Berichterstatter nach London. Es ist wahrhaftig ein dramatisches Schauspiel, das die stolze Bastion im Pazifik Tag für Tag über sich ergehen lassen muß, bis sich ihr Schicksal endgültig erfüllt haben wird

Geschäfte mit einem Paradies

Insulinde im Netz der Weltwirtschaft

Von Dr. Walther Jantzen

Insulinde, den Alten als das sagenhafte Land Ophir bekannt, war für den Globetrotter unseres Jahrhunderts bisher nur der Inbegriff paradiesischer Naturschönheit: blaues Meer, Kähne mit phantastischen Mattensegeln, weiße Korallenriffe, blaugrüne Waldberge, dunkelhäutige, glutäugige Malaienmädchen ...

Insulinde ist heute Kriegsgebiet. In jähem Zugriff packte die Hand Japans die Vielfalt der Inselräume mit ihrer vermeintlichen träumerischen Stille. Der Krieg donnerte mit der Sprache der Kanonen in das Traumland hinein und riß die Schleier fort, die allzulange schon dem biederen Durchschnittseuropäer den Blick in die wirklichen Verhältnisse versperrt hatten. Heute sehen wir Insulinde nicht mehr allein mit den Augen des Dichters. Wir sind jäh mit den politischen und wirtschaftlichen Verstrickungen dieses fernen, uns so wenig vorstellbaren Raumes bekanntgemacht worden. Wir versuchen uns mühevoll von den Ereignissen auf der Malaienhalbinsel, auf Borneo, Sumatra, Celebes, Neuguinea, im Bismarckarchipel und auf den Philippinen ein Bild zu machen. Wir spüren, daß nicht willkürlich da und dort irgendein kriegerisches Ereignis entbrannt ist, sondern daß eine große einheitliche Planung hier einem Großraum zu Leibe geht, um ihn dem großostasiatischen Gesamtraum einzuordnen.

Es geht im Grunde nicht um den Einzelfall Singapur oder Manila, um Sarawak oder Batavia, es geht um den Gesamtraum. Dieser ist seit Menschengedenken eine Einheit: Insulinde, das Reich der Inseln unter tropischem Klima zwischen Asien und Australien, zwischen Indischem und Pazifischem Ozean. Er ist gekennzeichnet durch sein überall ähnliches Klima, das nicht Sommer und Winter kennt, sondern gleichbleibende Temperaturen von durchschnittlich 25 bis 27 Grad Celsius aufweist — natürlich mit Ausnahme der wesentlich höher gelegenen Gebiete. Er zeigt aber auch in fast allen seinen Teilen dieselben Grundzüge im Antlitz des Volksbildes: braunhäutige Malaien, durchsetzt von geringen Überresten verschiedener Völkergruppen frühester Besiedlungszeit, vermischt mit gelbhäutigen Japanern und Chinesen und — beherrscht von Weißen aus England, Holland, Spanien, Portugal und Nordamerika. Zwischen diesen bewegten sich allenthalben auch deutsche Farmer und Kaufleute.

Insulinde war für den mittelalterlichen Großkaufmann in Europa das „Pfefferland" im wahrsten Sinne des Wortes, der große Lieferant für Gewürze aller Art. Seit dem 16. Jahrhundert bemächtigten sich die verschiedensten europäischen Völker der Macht auf den unerhört fruchtbaren Inseln. Portugiesen, Holländer, Spanier kamen und gingen. Einer jagte dem anderen die Macht ab. England kam zuletzt, einigte sich vorerst mit dem reichen holländischen Unternehmer, dem bis in unsere Tage sein riesiges Kolonialreich wenigstens auf dem Papier verblieb und baute seine gewaltigste Seefestung an das Tor des Inselreiches: Singapur. England lernt nun das Kolonialschicksal, das es selbst seinen Vorgängern bereitet hatte, am eigenen Leibe kennen. Es kämpft den Verzweiflungskampf dessen, der nicht nur ungeheure Reichtümer und Versorgungsquellen, sondern die Wirtschaftsführung des Gesamtraumes schlechthin zu verlieren hat.

Das aber ist die große geopolitische Frage des Kraftraums Insulinde: die ganze malaiische Inselwelt gehörte einst zum asiatischen Kontinent, bis die Fluten des Meeres diesen hintersten Winkel Asiens vom Festlande abtrennten. Die Bevölkerung und die einheimische Wirtschaft Insulindes sind asiatischen Gepräges. England hat, als es als Eroberer und wirtschaftlicher Erbe Hollands in diesen Raum kam, nicht das Vorgefundene organisch weiter entwickelt, sondern mit Fremdem übertüncht. Es entfaltete mit landfremden Unternehmern und Arbeitern unter Gebrauch rücksichtsloser Mittel eine Wirtschaftsorganisation, die Insulinde bald zu einem Knotenpunkt im Netz der Weltwirtschaft werden ließ. Das holländische Kolonialreich hing bei dieser Entwicklung völlig im Schlepptau Englands.

Zwei Faktoren dieser Wirtschaftsentfaltung waren auf die Dauer für die Völker



Erst vor 60 Jahren wurden auf der Inselwelt des Pazifik die ersten Ölquellen entdeckt, die sich in holländischem Besitz befanden. Durch gerissene Geschäftspraktiken verstanden es die Engländer, das Monopol allmählich an sich zu reißen und die Erdölindustrie auf Insulinde zu einer Weltwirtschaftsmacht auszubauen. — Unser Bild zeigt eine Ölleitung, die über einhundert Kilometer durch den Urwald von Borneo zu einem Ölhafen führt. Das gesamte Erdölgebiet Britisch-Borneos ist jetzt von japanischen Truppen besetzt

Ostasiens nicht tragbar: einmal hatte Insulinde selbst von all seinen Reichtümern nichts. Der Eingeborene durfte arbeiten, aber nicht verdienen. Zum anderen war Ostasien als volksreicher Großraum praktisch ausgeschaltet vom Zutritt zu seiner natürlichen Rohstoffkammer. Japan durfte weder Öl, noch Zinn, weder Kautschuk, noch Textilrohstoffe aus dem Raum beziehen, der unmittelbar vor seinen Toren lag. England und Amerika dagegen konnten frei über alles verfügen, was ihnen günstig erschien. Sie verfrachteten auf ihren Schiffen die reichen Erträge über Meeresräume von mehr als 10 000 Kilometern. Es verlohnt sich, einen Blick auf einige der wichtigsten Produkte Insulindes und deren merkwürdige Wirtschaftsgeschichte zu werfen.

Da ist zunächst der Kautschuk, ohne den der moderne Krieg nicht denkbar ist, ebensowenig die Industrie mit ihrem ungeheuren Bedarf an diesem Rohstoff. Vor hundert Jahren wußte man davon noch nichts. In den siebziger Jahren erst war seine große Bedeutung erkannt worden, nachdem man ihn zu verarbeiten gelernt hatte. Damals waren die Blicke all derer, die sich ein Geschäft von der neuen Branche versprachen, auf Brasilien gerichtet, das einen schier unermeßlichen Besitz an Kautschukbäumen in seinen weiten Urwäldern zu haben schien. England erkannte überraschend klar die Konjunktur und was für seine eigene Wirtschaft auf dem Spiele stand, wenn Brasilien und nicht es selbst den wertvollen Rohstoff besäße. 1876 wurde der Engländer Henry Wickham von seiner Regierung regelrecht beauftragt, der brasilianischen Regierung das Kautschukmonopol zu stehlen. Er brachte heimlich den Samen des brasilianischen Kautschukbaumes nach England, wo in einem warmen Orchideenhause die ersten Kautschukpflänzchen auf europäischem Boden das Licht der Welt erblickten. Sie wurden später in einer besonders hergerichteten Tropenkammer eines Schnelldampfers nach Ceylon gebracht und wurden der Grundstock für die gesamte Kautschukplantagenwirtschaft von Insulinde.

Die weitsichtige Politik der britischen Unternehmer führte jedoch erst kurz vor dem Weltkriege zu den ersten großen Reingewinnen. 1914 hatte der Plantagenkautschuk Insulindes zum ersten Male den Wildkautschuk Brasiliens auf dem Weltmarkt überflügelt. Das war gleichzeitig das Signal für den nordamerikanischen Unternehmer, sich für das neue Wirtschaftsgebiet zu interessieren. Es begann einer der tollsten Wirtschaftskämpfe zwischen den beiden Hauptinteressenten USA und

Eingeborene bei der Kautschukernte. — Gummi ist zu einem der wertvollsten und unentbehrlichsten Rohstoffe des modernen Krieges geworden. Der Verlust der riesigen Kautschukplantagen auf Britisch-Malaya, Borneo, Celebes und den Philippinen trifft die Gegner der Achsenmächte besonders schwer Aufn. Scherl-Bildarchiv (2), Sammlung Seiler (1), Kartenzeichnung Trester



Die Ausbeutung eines Zinnlagers auf Penang. Mehr als die Hälfte der Welterzeugung an Zinn lieferten die britischen und niederländischen Besitzungen Insulindes. Besonders reich ist das Zinnvorkommen in den Malaienstaaten, deren Bergwerke nun von den japanischen Eroberern ausgebeutet werden

England, in dem sich der damalige Kolonialminister Winston Churchill mit einem ebenso rücksichtslosen wie gefährlichen Wirtschaftsplan einen zweifelhaften Namen machte. Zum Schluß siegte jedoch die gewiegte Kunst der nordamerikanischen Geschäftemacher. Sie zwangen England zur Nachgiebigkeit, kauften unter der Hand eine große Zahl holländischer Kautschukplantagen auf und versuchten schließlich in Brasilien eigene Plantagen anzulegen. Einer von ihnen umriß die Lage für Amerika recht eindrucksvoll: „Wir besitzen 85 v.H. aller Kraftwagen der Welt. Wir verbrauchen drei Viertel des erzeugten Gummis der Welt, und von diesen werden wiederum 80 v. H. für unsere Kraftwagenreifen verbraucht. — Großbritannien aber kontrolliert mehr als 77 v. H. der Weltgummierzeugung." Die USA glaubten, Arm in Arm mit Großbritannien in den zweiten Weltkrieg hineingehen zu können, denn Gummi und Öl schienen ihnen unverlierbarer Besitz. Die japanische Offensive dürfte bereits ahnen lassen, was für die verbrüderten Demokratien auf dem Spiele steht, wenn Japan diesen Raum, der 34 v. H. der Weltproduktion an Kautschuk liefert, in der Luft und zur See abriegelt.

Der Kautschuk war 1882 nach Insulinde gebracht worden. Das erste Naphtha entdeckte man fast gleichzeitig, nämlich 1882 auf der Insel Sumatra, die sich in holländischem Besitz befindet. Damals war die amerikanische Ölindustrie, die sich mit dem Namen Rockefeller und der Firmenbezeichnung Standard Oil verbindet, bereits eine Art Weltmacht neben der russischen, die sich auf Batum und Baku gründete. Es war eigentlich ein Zufall, daß die kleine holländische Gesellschaft, die es wagen wollte, gegen die beiden Ölplutokraten anzugehen, sich einen Engländer, Henry Deterding, als Vorsitzenden verschrieb. Dieser, einst ein kleiner Angestellter, wurde der Ölkönig Europas und war Pair von Großbritannien, als er starb. Er hatte sich mit einem Kaufmann namens Samuel, ebenfalls einem Engländer, verbunden, um sein Ölgeschäft sowohl handels- wie wirtschaftspolitisch zu entfalten. Samuel brachte der „Royal Dutch", auf deutsch „Königlich Holländischen Gesellschaft" das Firmenzeichen „Shell", auf deutsch „Muschel". Durch unglaublich gerissene Geschäftspraktiken gelang es beiden, die Shellgesellschaft zu einer Weltwirtschaftsmacht auszubauen und die englische Kolonialpolitik mit ihrem Schicksal aufs engste zu verbinden. Überall, wohin der britische Imperialismus reichte, leuchten auch die Farben der Shelltankstellen. Alle diese Macht erwuchs aus der ersten kleinen Wurzel auf einer Insel Insulindes. Bis zum Dezember vorigen Jahres fuhren mit genauester Regelmäßigkeit die großen Tankschiffe der Engländer von Sarawak und Nordborneo und von den holländischen Kolonien aus in die Häfen des Empires. Als im letzten Jahr Schiffsraummangel die Engländer veranlaßte, manche Linie einzustellen, da war sofort der Amerikaner da, der den Ersatz stellte und sich gleichzeitig ins Geschäft selbst einschlich. Insulinde erzeugt heute 2 v. H. der Ölproduktion der Erde.

Die USA sind nicht nur das Land des Autos, sondern auch der Konservenbüchse. Diese aber ist für die Frischhaltung von Lebensmitteln aller Art ungeeignet, wenn ihr das Zinn fehlt. Die USA haben in ihrem eigenen Lande nicht das kleinste Zinnvorkommen. Die Malaienstaaten allein produzieren 34 v. H., Malakka weitere 6 v. H. und Niederländisch Indien 13 v. H. Das bedeutet, daß Insulinde mehr als die Hälfte der Welterzeugung schon jetzt liefert, obgleich die Ausbeute noch erheblich gesteigert werden könnte. Wenn man bedenkt, daß die nächstwichtigen Zinnvorkommen sich in China und Indochina befinden, also auch in japanischer Reichweite liegen, kann man sich ungefähr vorstellen, welche Verschiebungen auf dem Weltmarkt sich abzuzeichnen beginnen.

Insulinde ist heute der Mittelpunkt der Zinngewinnung der Welt. Auch die Zinnwirtschaft großen Stils hat genau so wie Kautschuk- und Ölmacht ihre Wurzel im holländisch-englischen Kolonialraum. Die niederländische Kolonialgeschichte ist im 17. und 18. Jahrhundert angefüllt mit wilden Kämpfen zwischen den Weißen und „räuberischen Sultanen", die im Gebiet von Sumatra heftige Schlachten schlugen, um den Raub ihrer wertvollen Zinngruben abzuwehren. Es nützte ihnen alles nichts. Holland siegte. Es wurde Nutznießer, was die Geldgewinne anbetraf. Die Macht ließ es langsam aber sicher an England übergehen, das sich auf wirkliche Wirtschaftspolitik noch besser verstanden hat. Japan aber hat seinen Krieg um das ihm fehlende Metall gut vorbereitet. Die wichtigsten Vorkommen auf Malakka und der Insel Penang fielen bereits im ersten Kampfabschnitt in seine Hand.

Durch seinen gewaltigen Anteil an der Welterzeugung von Kautschuk, Öl und Zinn hat sich der Raum von Insulinde einen der wichtigsten Plätze in der Weltwirtschaft gesichert. Man könnte ergänzend noch Hunderte von anderen seiner Schätze aufzählen. Wertvollste Metalle, wie das Wolfram, das zur Stahlbereitung wichtig ist, und das Kupfer, das Europa fehlt, sind reichlich vorhanden. An Rohrzucker, Kaffee, Tee ist ebenso Überfluß vorhanden wie an Kopra.

Wichtiger als alle Statistik ist jedoch die Erkenntnis, daß gerade dieser Raum seit langem nach einer Neuordnung im Sinne der jungen Völker ruft. Wie Afrika die große Rohstoffkammer Europas ist, so ist Insulinde die Großostasiens und seiner ungeheuren Bevölkerungsmassen.

Ö Ölfelder C Chrom
K Kohle W Wolfram
E Eisen T Titan
Z Zinn B Blei
Ku Kupfer

NIEDERLÄNDISCH INDIEN

TRESTER

FLUGZEUGSCHIFFE

Fortsetzung von Seite 53

Höhe von 20 bis 25 cm über Deck angebracht, so daß die Räder des Fahrgestells sie überrollen können. Die Seile sind mit einer Windentrommel verbunden, deren Bremswiderstand genau dem Gewicht und der Geschwindigkeit des landenden Flugzeuges angepaßt werden kann. Von diesen Seilen sind eine größere Anzahl angebracht (bei der englischen „Ark-Royal"-Klasse z. B. 8), so daß eines davon bestimmt von dem Haltehaken des Flugzeuges gefaßt wird. Der Auslauf verkürzt sich nach dem Fassen des Bremsseils je nach der Landegeschwindigkeit und dem Gewicht des betreffenden Flugzeuges dadurch auf etwa 25 bis 35 m. Bei Flugzeugträgern mit langem Flugdeck kann infolge dieser Einrichtungen bei günstigen Verhältnissen gleichzeitig gestartet und gelandet werden. Um ein Überbordgehen der Flugzeuge beim Start und vor allem bei der Landung zu verhindern, sind vielfach als weiterer Schutz noch Auffangnetze an den Seiten des Flugdecks angebracht, die unter einem Winkel von etwa 30° nach außen geneigt sind. Die Flugzeuge selbst sind in Hallen unter dem Flugdeck untergebracht. Je nach der Größe führen neuzeitliche Flugzeugträger 20 [illegible] 50 einsatzbereite Flug[illegible]ge mit sich. Sie können aber, wenn es sich nur um einen Transport von Flugzeugen handelt, wesentlich mehr, nämlich 30 bis über 100 Flugzeuge befördern. Die auf Flugzeugträgern verwendeten Muster sind so gebaut, daß die Flügel derart beigeklappt werden können, daß je Flugzeug ein möglichst geringer Raumbedarf entsteht. In den Hallen sind Zapfstellen angeordnet, aus denen die Flugzeuge aufgetankt werden können. Die Beförderung von den Hallen zum Flugdeck erfolgt mittels Fahrstuhl. Je nach der Größe des Flugzeuges bzw. der Fahrstuhlplattform werden die Flugzeuge entweder schon in der Halle startklar montiert oder mit beigeklappten Flügeln auf das Flugdeck gebracht und dort erst startklar gemacht.



Ein Flugboot wird an Bord des englischen Flugzeugmutterschiffes „Albatros" genommen Aufn. Archiv „Deutsche Luftwacht"

Um bei hoher Fahrt oder bei starkem Gegenwind die startbereit stehenden Flugzeuge gegen die Windeinflüsse zu schützen und um das Startklarmachen der mit beigeklappten Flügeln auf Deck gebrachten Flugzeuge zu erleichtern, ist auf englischen Flugzeugträgern [illegible] dem vordersten Aufzug ein Windschutzschirm angebracht, der während des Startbetriebes so auf das Deck niedergelegt werden kann, daß er den Radstart der Flugzeuge in keiner Weise behindert. Dieser Windschutzschirm ist aus leichtem Blech gefertigt und mit Löchern von etwa 10 cm Durchmesser versehen. Die Größe der Flugzeugträger ist sehr verschieden, entsprechend den Auffassungen bei den verschiedenen Kriegsmarinen. Dem Vorteil des großen Trägers mit einem entsprechend großen Flugdeck und einer hohen Anzahl von Flugzeugen steht der Nachteil gegenüber, daß bei einem Verlust eines solchen Schiffes auch eine große Anzahl von Flugzeugen mitvernichtet wird. Man findet deshalb Flugzeugträger in den Größen von 7100 bis zu 33 000 t. Das rührt auch daher, daß ein großer Teil der älteren Flugzeugträger, darunter auch die beiden 33 000 t großen amerikanischen Flugzeugträger „Lexington" und „Saratoga", durch den Umbau ehemaliger Schlachtschiffe oder großer Kreuzer der Weltkriegszeit entstanden sind. Bei den von vornherein als Flugzeugträger entworfenen Schiffen bevorzugen die Engländer eine Größe von 22 000 bis 23 000 t, von den neuen amerikanischen Trägern besitzen zwei 14 500 und zwei 19 900 t, während die Japaner kleinere Träger in der Größe von 7400 und 10 000 t gebaut haben.

Allen Flugzeugträgern gemeinsam ist das Streben nach hoher Geschwindigkeit. Diese ist nicht nur zur Erleichterung des oben geschilderten Flugbetriebes, sondern auch aus taktischen Gründen erforderlich. Da der Flugzeugträger beim Einsatz seiner Flugzeuge gegen den herrschenden Wind fahren muß, ergibt es sich in vielen Fällen, daß er dazu aus dem Verband, in dem er sich befindet, ausscheiden muß. Es ist deshalb notwendig, daß er infolge seiner hohen Geschwindigkeit in die Lage versetzt ist, schnellstens den Anschluß an seinen Verband wieder zu gewinnen. Während die aus Kriegsschiffumbau entstandenen Flugzeugträger aller Staaten starken Panzer- und Unterwasserschutz aufweisen, sind viele von vornherein als Flugzeugträger entworfenen Schiffe neuerer Bauart nur noch mit leichtem Splitterschutz versehen, so vor allem die neuen USA-Flugzeugträger „Ranger", „Yorktown", „Enterprise" und „Wasp". Dagegen sind auch die neuen englischen Flugzeugträger durchweg gut gepanzert und mit Unterwasserschutz versehen.

Grundsatz für den Einsatz jedes Flugzeugträgers ist es, jedem Gefecht auszuweichen, da er durch seine vielen Sondereinrichtungen stets ein sehr empfindliches Schiff darstellt. Deshalb verzichtet man bei der artilleristischen Ausrüstung der Flugzeugträger allgemein auf größere Kaliber gegen Seeziele. Dagegen ist die Ausrüstung mit schwerer, mittlerer und leichter Flak sowie Fla-MG sehr stark, um sich gegen Luftangriffe verteidigen zu können.

Im Gegensatz zum Flugzeugträger befördern die Flugzeugmutterschiffe nur Seeflugzeuge (Schwimmerflugzeuge oder Flugboote), die bei stilliegendem oder fahrendem Schiff mittels Katapult gestartet werden, aber nur bei stilliegendem Schiff nach Landung auf See mittels Kran oder Ladebaum wieder an Bord genommen werden können. Vielfach werden auch, um das Anbordnehmen zu erleichtern, sogenannte Schleppsegel verwendet. In diesem Fall kann die Anbordnahme auch bei langsamfahrendem Schiff erfolgen. Die schwimmenden Flugstützpunkte der Deutschen Lufthansa im Süd-Atlantikverkehr waren z. B. mit derartigen Schleppsegeln ausgerüstet. Die meisten Flugzeugschiffe führen im Durchschnitt nur 20 bis 25 einsatzbereite Seeflugzeuge an Bord. Da es die Hauptaufgabe der Flugzeugmutterschiffe ist, Seeflugzeuge über eine weite Strecke über See zu befördern, ein Einsatz im Rahmen von Kampfhandlungen zur See infolge der Schwerfälligkeit des Flugbetriebes jedoch nicht in Frage kommt, werden von den Flugzeugmutterschiffen nicht die hohen Geschwindigkeiten verlangt, wie sie die Flugzeugträger besitzen müssen. Im allgemeinen beträgt die Geschwindigkeit der neuzeitlichen Flugzeugmutterschiffe 12 bis 21 Knoten.



OBERST GALLAND

Der Führer verlieh Oberst Galland als zweitem Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Oberst Galland schoß in unermüdlichem heldenhaften Einsatz 94 Gegner im Luftkampf ab. Die Masse dieser Luftsiege errang er im Kampf gegen England. Oberst Galland wurde nach dem Tode von Oberst Mölders als dessen Nachfolger zum Inspekteur der Jagdflieger ernannt

PK Aufnahme Kriegsberichter Speck (Wb)

Der Flugdeckkreuzer ist bisher noch nirgends gebaut worden. Man stellte sich bei den Entwürfen darunter ein Zwischending zwischen einem normalen Kreuzer und einem Flugzeugträger vor. Er soll die Vorteile eines artilleristisch stark bewaffneten Schiffes mit den Vorzügen des Flugzeugträgers vereinigen. Die praktische Lösung bietet aber derart viel Schwierigkeiten, daß vorerst mit dem Bau von Flugdeckkreuzern kaum zu rechnen ist.

Unter einem Flugzeugkreuzer versteht man dagegen einen normalen Kreuzer, der über eine unverhältnismäßig große Anzahl von Bordflugzeugen verfügt. Auch hier handelt es sich um eine Kompromißlösung, da die Mitführung einer größeren Anzahl von Flugzeugen auf Kosten des Gefechtswerts als Kreuzer gehen muß. Bisher gibt es nur einen einzigen Flugzeugkreuzer, und zwar das schwedische Schiff „Gotland", einen Kreuzer von 4700 t, dessen Bewaffnung aus 6 Geschützen, Kaliber 15,2 cm, 4 Flakgeschützen vom Kaliber 7,5 cm, 4 leichten Flak vom Kaliber 2,5 cm, 4 Fla-MG und 6 Torpedorohren besteht. Er führt 11 Seeflugzeuge (einmotorige Schwimmerflugzeuge) mit sich, die mittels Katapult gestartet werden. Für die Anbordnahme verfügt der Flugzeugkreuzer „Gotland", neben Kranen auch über eine Schleppsegeleinrichtung. Während in den engen Seeräumen, wie sie bei der Entwicklung der Luftwaffe heute die Nordsee und das Mittelmeer darstellen, die Flugzeugträger, ganz abgesehen vom Flugzeugmutterschiff, keine wesentliche Bedeutung im Verlauf dieses Krieges erzielen konnten, steigt der Wert der Flugzeugschiffe in den weiten Seeräumen des Pazifik. Der Angriff der Japaner auf die USA-Flotte in den Häfen von Hawai, der mittels Flugzeugträgern durchgeführt wurde, gab einen überzeugenden Beweis vom Wert dieser Flugzeugschiffgattung. Auch die Flugzeugmutterschiffe, von denen Japan eine große Anzahl besitzt, leisten bei den Verhältnissen dieses Kriegsschauplatzes wertvolle Dienste im Kampf unseres Bundesgenossen Japan für

Was ist das?



?

Was haben diese weißen Scheiben zu bedeuten? Haben sie überhaupt etwas mit der Luftwaffe zu tun? Hier kann nur der Spürsinn helfen! Das nächste Heft des ADLER wird Ihnen zeigen, ob Sie die richtige Lösung gefunden haben







Für lebendige Bilder
wählen Sie Mimosa,
ein Fotomaterial,
das nie enttäuscht!

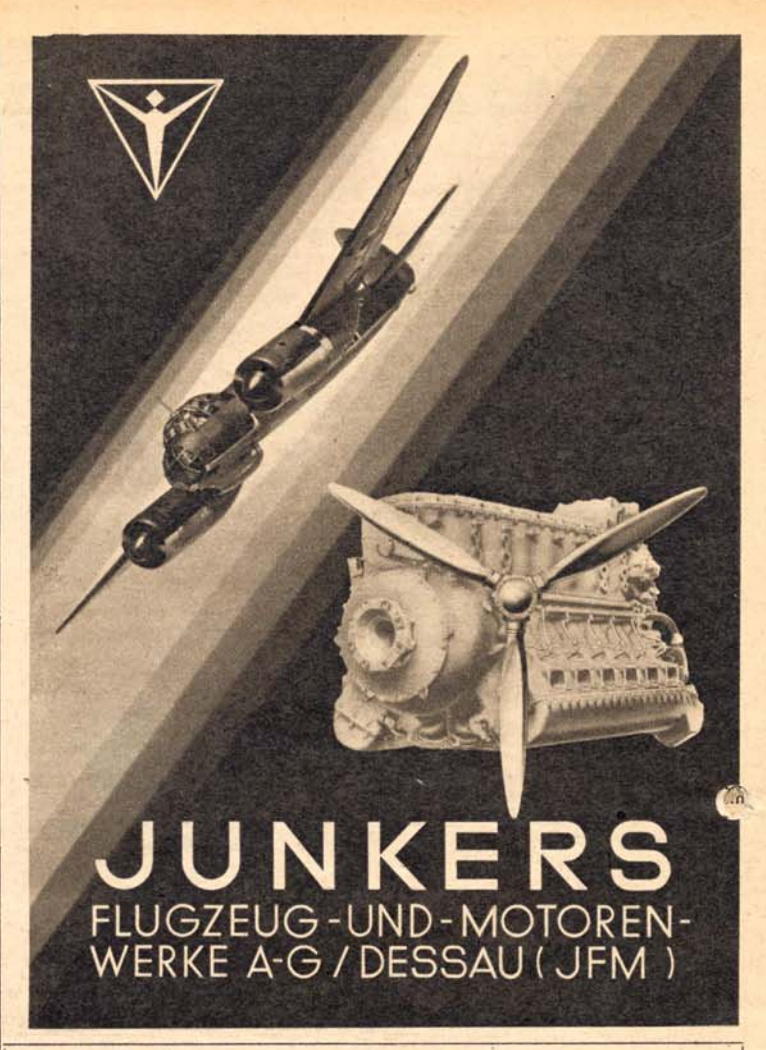
Nicht immer sofort lieferbar, aber
stets in unverändert guter Qualität.

Mimosa

Fordern Sie Werbeschriften von
Mimosa-Aktiengesellschaft-Dresden A21









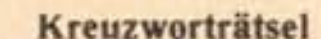
Man möchte diesem alten Sprichwort noch ein Drittes hinzusetzen: Und früh mit dem Sparen beginnen! So gewinnt man drei Lebenswahrheiten, deren Befolgung für jeden nützlich sein muß. In der Jugend eifrig gespart, gibt im Alter Ruhe und Sicherheit.

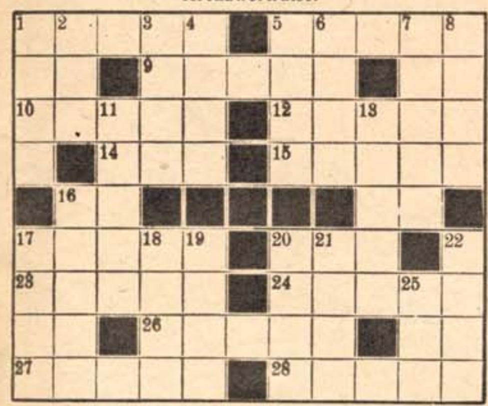


**Darum spare bei den
öffentlichen mündelsicheren Sparkassen**



Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib





Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 deutscher Strom, 5 deutscher Strom, 9 Streitmacht, 10 Krankheit, 12 Vorraum, 14 Hirschtier, 15 Weizenart, 17 Teil der Pflanze, 20 griechische Göttin, 23 Teil einiger Musikinstrumente, 24 Raummaß, 26 Begriff in der Atomtheorie, 27 Naturerscheinung, 28 Benutzungsgebühr;

b) von oben nach unten: 1 Gewürz, 2 Gedicht, 3 Fluß in der Schweiz, 4 chemischer Grundstoff, 5 Ansprache, 6 Wohnung, 7 Nebenfluß der Donau, 8 holländischer Maler, 11 festgesetzter Geldbetrag, 13 Stadt in Ostfriesland, 16 Metall, 17 länglicher Gegenstand, 18 Staatshaushalt, 19 Jahreszeit, 20 kleines Teilchen, 21 männlicher und weiblicher Vorname, 22 zu späte Erkenntnis, 25 Elend. 54020

Silbenrätsel

as — be — bein — bel — di — du — e — ent — feld — ga — grid — ha — he — hol — hu — in — in — klit — la — le — lopp — lu — mo — mus — nach — ne — ni — no — o — on — os — pi — pik — ra — recht — rei — rei — se — si — skor — ster — tisch — tisch — um — us — vi — we — wi — zei

Aus vorstehenden 49 Silben sind 16 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Schiller ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 altgriechischer Philosoph, 2 Pflanze, 3 Name zweier deutscher Maler, 4 Dichtungsart, 5 Charaktereigenschaft, 6 Sternbild, 7 weiblicher Vorname, 8 Meßgerät, 9 Teil einer Mahlzeit, 10 Naturkatastrophe, 11 Gegensatz zur Gemeinschaft, 12 Stimmung, 13 Gangart, 14 Handwerksbetrieb, 15 physikalischer Begriff, 16 militärischer Dienstgrad. 54275

Wirksame Figuren

Von L. Rellstab

Die abgebildete Partiestellung (Weiß: Kg1, Dd8, Tf1, Le2, Sb5, Ba2, b2, c2, g2, h2; Schwarz: Kf7, Dc6, Ta8, Lc8, Sf6, Ba7, b7, e5, e7, g6, h7) ereignete sich in einem Hamburger Schachturnier zwischen Illgen (Weiß) und Eylers (Schwarz). Weiß ist am Zuge und steht vor der Notwendigkeit, seine augenblicklich sehr wirksame Figurenstellung rechtzeitig auszunutzen, bevor der Gegner die Entwicklung vollendet und dann sein Bauernübergewicht zur Geltung bringt. Es droht übrigens auch der Abzug Lc8—h3 mit gleichzeitigem Angriff gegen König und Dame von Weiß. Trotzdem gibt es eine Möglichkeit für den Weißen, sofort entscheidenden Materialvorteil zu erzielen. Auf welche Weise?

War der Rock teuer? 54255

Ein Meister stellte einen Gesellen ein für einen Jahreslohn von 250 Gulden und einem Rock. Nach sieben Monaten hörte der Geselle auf zu arbeiten und erhielt 100 Gulden und einen Rock. Was kostete der Rock?

Wabenrätsel

a a a a a a, d d d, e e e e, i, k, m, n, o o, p, r r, s s s s, t t, u, w

Die Buchstaben sind derart in die leeren Felder einzusetzen, daß 7 sechsbuchstabige, um die Ziffern 1—7 angeordnete Wörter entstehen. Jedes Wort beginnt beim Pfeil und ist im Sinne der Drehung des Uhrzeigers zu lesen.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Land in Amerika, 2 Stadt in Kanada, 3 Bergnymphe, 4 Stadt in der Ukraine, 5 Pflanze, 6 altägyptischer König, 7 Landschaft in Griechenland. 53803

Auflösungen aus Heft 3

Erdkundliches Silbenrätsel: Moelders, Galland, Oesau. — 1 Memel, 2 Oetztal, 3 Eritrea, 4 Leiden, 5 Dortmund, 6 Ebro, 7 Rhone, 8 Syrakus, 9 Guinea, 10 Aargau.

Der Wegweiser: Timor, Hindu, Marne; „Mannheim—Dortmund".

Schüttelrätsel: Fehler—Helfer.



Made in USA

Zeichnungen Josef Mauder

Der amerikanische Informationsdienst weiß natürlich, daß die Japaner ab und zu getarnte Aufklärungsflugzeuge über Amerika fliegen lassen

Um die feindlichen Flieger von ihren Zielen abzulenken, sollen mittels Riesenprojektionsapparaten interessante Bilder an den nächtlichen Himmel geworfen werden

Ungeheure Elektromagnete ziehen die japanischen Maschinen wie Mücken an und halten sie fest

Das amerikanische Kriegsdepartement beschloß, Churchill auch das Vernebelungs-Ministerium in den USA — wegen seiner großen Erfahrungen auf diesem Gebiet — zu übertragen

Besonders viel verspricht man sich von Miß Roosevelts Dauerpropagandareden, um die Lachmuskeln der feindlichen Flieger derart zu reizen, daß sie darüber den Bombenabwurf vergessen

In allen amerikanischen Fabrik-Schornsteinen wird Flakartillerie eingebaut

Links: Auf die alten Sperrballone fallen die feindlichen Flieger nicht herein, neue, verfänglichere Formen wurden erfunden

Für die Wolkenkratzer hat man sich eine besondere Tarnung ausgedacht

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 5 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front